WYDANIE A

POLSKA NA MORZU

PISMO LIGI MORSKIEJ i KOLONIALNEJ

Nr 6	WARSZAWA, CZERWIEC 1938 ROKU	ROK V



Przed „Dniami Morza"

Uświadomienie społeczeństwa polskiego w zakresie spraw morskich i kolonialnych pogłębia się i poszerza z roku na rok.

„Dni Morza", mające już dziś swą tradycję, stały się doroczną rewią sił Ligi Morskiej i Kolonialnej, której szeregi rosną stale, stanowiąc dziś liczbę trzy ćwierci miliona członków. Rosną też zadania i zakres działalności Ligi, rośnie prężność organizacyjna i gotowość do pracy jej członków. Liga ma za sobą piękną przeszłość, na której kartach zapisane są nie jednorazowe, efektowne, błyskotliwe czyny, lecz stała, konsekwentna, systematyczna i planowa praca.

Stałe, uporczywe wsączanie do polskich serc i mózgów wiedzy o morzu i koloniach drogą prasy, tysiącznych odczytów, prelekcyj, kursów, obozów i wycieczek, filmów, akademij, pokazów, wystaw itp. sprawiło że dziś już można mówić o światopoglądzie morskim t. j. takim poglądzie na świat, w którym nie brak podstawowych, zasadniczych elementów wiedzy o morzu, o poszczególnych gałęziach pracy na nim, o wpływie jego na byt gospodarczy i polityczny państwa, o zadaniach i wadze floty wojennej, znaczeniu własnych kolonij i handlu zamorskiego oraz pozytywnego ustosunkowania się do tych elementów i wiary, że Polska na tej właśnie drodze winna szukać rozwiązań problemów gospodarczych i siły politycznej, mających jej w rezultacie zapewnić prawdziwie mocarstwowe stanowisko w rzędzie narodów, których wola i praca tworzą bieg historii.

Ten światopogląd, to pierwsza wielka zdobycz, ogromnie ważne osiągnięcie Ligi Morskiej. Drugie, realne, najlepiej dowodzące pozytywnego stosunku do spraw morza społeczeństwa polskiego, to wynik zbiórki na Fundusz Obrony Morskiej, który w dłoniach inżynierów i robotników stoczni przemienił się w stal płyt pancernych, w urządzenia i mechanizmy, w najnowocześniejszy oręż walki na morzu — okręt podwodny „Orzeł".

Cały szereg pomniejszych wyników, naszej pracy, tworzących jednolity front walki o nową, morską Polskę, chlubnie świadczy o naszej organizacji. Ale z drugiej strony, gdy spojrzymy w przyszłość, widzimy taki ogrom pracy i potrzeby tylu nie setek tysięcy, ale milionów rąk i mózgów do niej, że wydajemy się sami sobie garstką, stojącą na morskim szańcu, na morskiej reducie Rzeczypospolitej. I przeto słusznym jest pragnienie, by stać się wielką armią, wielką rzeszą walczącą o wspólne ideały, by do służby dla nich wprząc cały polski naród.

Zbliża się doroczny okres „Dni Morza". Niech nie będą one bezdusznym obchodem, niech nie upajają nas dumą z dokonanych czynów, lecz niech nas natchną otuchą i zapałem do dalszej pracy, do dalszych nieustannych wysiłków, w dziele przebudowy Polski na państwo morskie, a Polaków na naród morski.

Ten nasz morski pogląd na świat starajmy się przekazać, narzucić innym, naszym najbliższym, rodzinie, przyjaciołom, sąsiadom.

Niech w tych „Dniach Morza" wszyscy, wieś i miasto, starzy i młodzi zamanifestują swe zrozumienie dla spraw morza i gotowość do współpracy. Zdobyliśmy trzy ćwierci miliona ludzi dla naszej idei, — musimy zdobyć milion, a potem kilka milionów. Zdobyliśmy ofiarnym wysiłkiem jeden okręt podwodny, a teraz musimy zdobyć osiemnaście ścigaczy, a po nich szereg innych jednostek bojowych dla naszej floty.

Dotychczas wołaliśmy: „żądamy kolonij!", a teraz musimy się przysposobić do ich zdobycia i pracy w nich. Musimy rozbudować flotę handlową, porty morskie i rzeczne, uregulować rzeki, wychowaniem morskim objąć całą młodzież, nawiązać ścisłą łączność z naszymi rodakami za granicą i za oceanami. Czeka nas jeszcze ogrom pracy. Do tej pracy musi stanąć cały naród, niech więc „Dni Morza" będą wielką ofensywą na bierne społeczeństwo, które nie stanęło jeszcze dotąd pod naszymi sztandarami.

Ludzie pracy wiedzą najlepiej, że im większe zadanie do wykonania, tym więcej rąk i głów trzeba, że to, czego nie zdoła nigdy wykonać jednostka, zespół przeprowadzić potrafi.

A czyż może być większe zadanie, trudniejsza praca, niż przerobienie całego narodu, przebudowa całego państwa?

Najmądrzejsze, najdzielniejsze jednostki jej nie podołają. Do takiej pracy wprząc trzeba tych wszystkich, którym rozum i serce wskażą, że pracy tej jąć się trzeba.

Niech przede wszystkim wieś i świat robotniczy w naszych staną szeregach, bo oni wszak są najliczniejsi. Niech młodzież zdala od wybrzeża żyjąca, lecz morze miłująca, zakłada Koła po wszystkich wsiach i miasteczkach. Niech każdy Polak zrozumie i zaświadczy, że morze mu bliskie, że na nim chce byt Polski budować, a wtedy dzisiejsze marzenia i hasła staną się czynem, jak nim się stała Gdynia, jak nim jest cały nasz dotychczasowy dorobek na morzu.

B. M.

Okręty wojenne a statki handlowe

O ile z prawdziwą radością można stwierdzić znaczne uświadomienie społeczeństwa w sprawach związanych z wojskiem i formacjami wojskowymi, o tyle — niestety nie da się tego powiedzieć o drugiej części składowej Sił Zbrojnych Państwa, mianowicie marynarce wojennej. Stan ten jest częściowo zrozumiałym, jednak, naszym zdaniem nie może i nie powinien graniczyć z kompletną niewiedzą i brakiem najelementarniejszej orientacji, szczególnie, że społeczeństwo naprawdę darzy wszelkie kwestie morskie tak ważne dla kraju, niekłamaną sympatią. Pod brakiem orientacji rozumiemy pewne poplątanie wiadomości zasadniczych i ich niewłaściwe zastosowanie. Pozwolimy sobie powyższe twierdzenie zilustrować przykładami — i tak, trudno sobie wyobrazić obywatela polskiego, któryby, powiedzmy, twierdził, że auto ciężarowe jest autem pancernym, albo samolot komunikacyjny — maszyną myśliwską, natomiast bardzo często tenże obywatel nie zdaje sobie sprawy z różnicy pomiędzy okrętem wojennym a statkiem handlowym, oficerem lub marynarzem mar. woj., a handlowej, Szkołą Podchorążych Marynarki Wojennej w Toruniu a Państwową Szkołą Morską marynarki handlowej w Gdyni itd. itd. Prawdopodobnie każdy coś tam słyszał, przeczytał, zapamiętał, jakiś termin lub słowo, ale gdy trzeba go zastosować w praktyce — następuje generalna klapa. To też zadaniem niniejszego artykułu będzie zdefiniowanie tych pojęć zasadniczych i ich posegregowanie.

Marynarka wojenna stanowi część składową Sił Zbrojnych Państwa. Oficjalna definicja opiewa, że siły te składają się z wojska i marynarki. Stąd jasnym się staje jej zadanie — mianowicie walka. Wszystko co się nazywa marynarką wojenną lub jest z nią związane, jest nastawione na to wielkie słowo. Wszelkie jej wysiłki i dążenia w czasie pokoju, zresztą tak samo jak i w wojsku, są skierowane na należyte przygotowanie się do czynu, gdy tego zażąda dobro Ojczyzny. Przez Szefa Kierownictwa Marynarki Wojennej podlega ona Ministrowi Spraw Wojskowych. Zadaniem marynarki handlowej jest przewożenie pasażerów oraz zamorska wymiana towarów, a więc ożywienie stosunków handlowych i wzbogacenie kraju. W sposób bezpośredni lub pośredni podlega przez swego Szefa Departamentu Ministrowi Przemysłu i Handlu. Widzimy więc, że różnica jest zasadniczą. Flota marynarki wojennej składa się przeważnie z okrętów, w skrócie O. R. P. (Okręt Rzeczypospolitej Polskiej). Przeważnie dlatego, że O. R. P. nazywa się tylko taki okręt, który chodzi pod banderą wojenną i jest dowodzony przez oficera, figurującego na liście starszeństwa marynarki wojennej. Inne jednostki należące do marynarki wojennej nazywają się statkami, albo jeszcze częściej noszą nazwy uzależnione od rodzaju statku, a więc np. holownik, yacht, krypa ropowa itd. Okręty wojenne posiadają albo nazwy, albo numery. Nazwy składające się z liter mosiężnych znajdują się na pomoście i ewentualnie na rufie. W naszych szerokościach okręty malowane są kolorem szarym lub zielonym, w każdym razie takim, który najbardziej jest zbliżony do koloru wody danego morza. Wygląd okrętu wojennego jest w większości wypadków charakterystyczny. Jest on niski, długi, wąski. Brak wszelkich materiałów łatwopalnych, pomosty, nadbudówki — wszystko żelazne. Dziób jest wyższy od pokładu. Zewnątrz widać część uzbrojenia i instalacji specjalnych, jak działa, reflektory, ewentualnie aparaty torpedowe. Cały okręt jest budowany dla jednego jedynego celu — walki. — Wszystko poświęca się więc dla uzyskania jak największej szybkości (kształt) i uzbrojenia.

Bandera wojenna różni się od handlowej trójkątnym wycięciem na końcu. W górnej białej połowie posiada białego orła na czerwonym tle. Prócz tego na maszcie, okręt w kampanii (czyli czynny) nosi znak okrętowy — długą wstęgę biało - czerwoną, z krzyżem na początku i rozdwojeniem przy końcu, lub też znak wyższego dowódcy, podobny do flagi. Za granicą i w święta w kraju, na dziobie podnosi się jeszcze tak zwany proporzec, na którym figuruje duży krzyż. W środku krzyża, obnażona i zgięta w łokciu ręka trzyma krótki miecz. Banderę zawiesza się na rufie, na specjalnym cienkim maszcie, który zwie się drzewcem. W ruchu na polskich okrętach, bandera znajduje sie na gaflu, czyli na specjalnym odgałęzieniu odchodzącym od tylnego masztu na wskos i w górę. Podnoszenie i opuszczanie bandery jest związane ze specjalną ceremonią: gwizdkami, komendami i oddawaniem honorów. Na większych okrętach w przypadkach bardziej uroczystych, orkiestra gra hymn narodowy (szczególnie za granicą). Banderę podnosi się o 8-mej rano i opuszcza w momencie zachodu słońca. Czas ten oblicza się z tablic nautycznych i astronomicznych.

Okręty wojenne, niezależnie od miejsca i kraju, w którym się znajdują, są eksterytorialne i reprezentują państwo, do którego należą. Okrętem dowodzi dowódca. Tytuł ten nie zależy od stopnia, a oznacza stanowisko. Dowódca może więc być równie dobrze komandorem, jak i kapitanem.

Nazwy stopni w marynarce wojennej są następujące:

Oficerowie:

Admirał —	odpowiada	w wojsku —	generałowi broni
Vice-admirał —	„	„ —	„ dywizji
Kontr-admirał —	„	—	„ brygady
Komandor —	„	„	— pułkownikowi
Komandor-porucznik —	„	„	— podpułkownikowi
Komandor-podporucznik —	„	„	— majorowi
Kapitan marynarki —	„	„	— kapitanowi
Porucznik marynarki —	„	„	— porucznikowi
Podporucznik marynarki —	„	„	— podporucznikowi

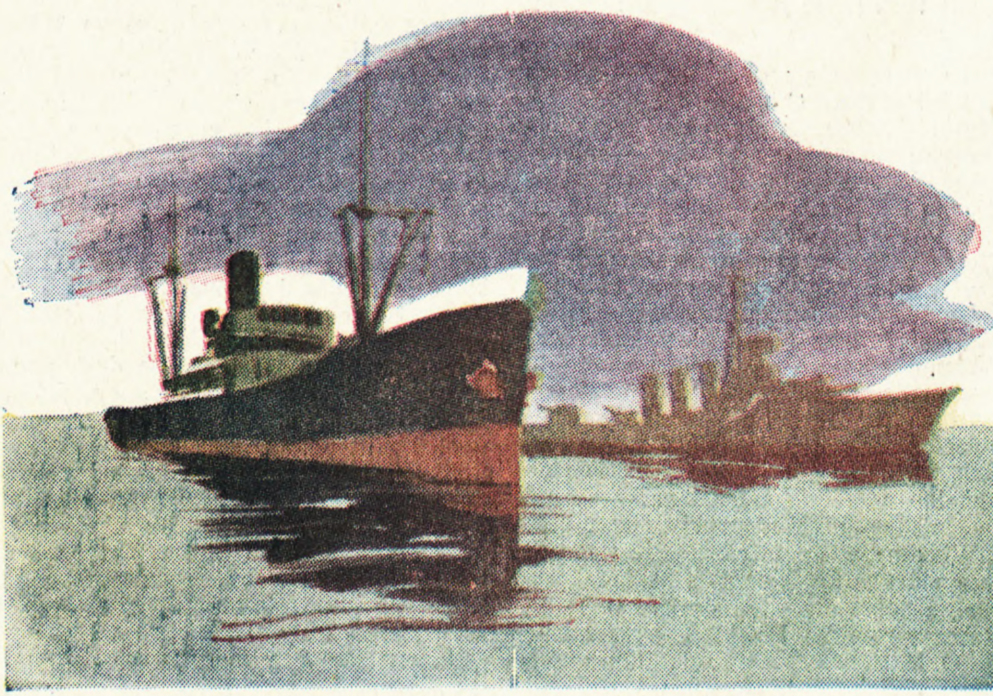
Szeregowi:

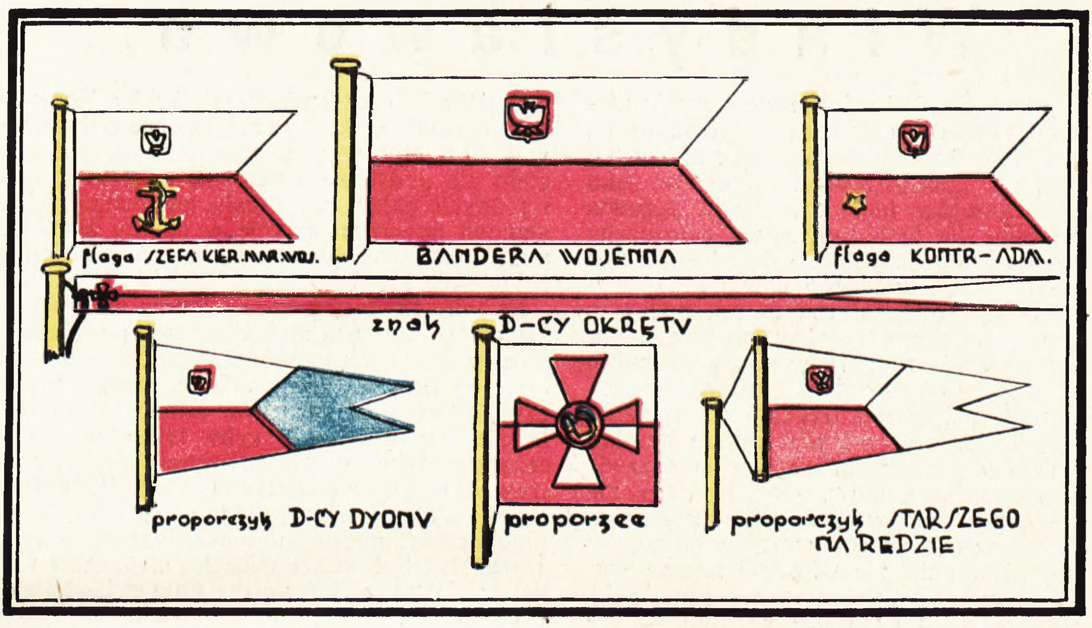
Chorąży marynarki —	odpowiada	w wojsku	— chorążemu
Starszy bosman —	„	„	— starszemu sierżantowi
Bosman —	„	„	— sierżantowi
Bosmanmat —	„	„	— plutonowemu
Mat —	„	„	— kapralowi
Starszy marynarz —	„	„	— st. strzelcowi
Marynarz —	„	„	— strzelcowi

Dystynkcje poszczególnych stopni naszyte na rękawach lub naramiennikach (ofic. i starsi podofic.) są uwidocznione na załączonej tablicy. Podoficerowie i marynarze poza galonami oznaczającymi stopień, posiadają jeszcze na jednym rękawie (w górnej części) oznakę specjalności (artylerzysta, sygnalista, sternik, maszynista, radiotechnik, elektrotechnik, kucharz itd.), na drugim zaś kąty, oznaczające lata służby zawodowej. Starsi podoficerowie do stopnia bosmana, mają mundury zbliżone do kroju oficerskiego oraz czapki z daszkiem, z orłem z kotwicą. Młodsi podoficerowie — mundury marynarskie z kołnierzem granatowym, czapki bez daszka (z orłem z kotwicą) otoczone wstążką z nazwą okrętu, dywizjonu lub nadpisem „Marynarka Wojenna".

Uczniowie Szkoły Podchorążych Marynarki Wojennej noszą specjalne oznaki i mundur zbliżony krojem do oficerskiego. Nadawany jest im tytuł składający się z nazwy stopnia z przystawką „podchorąży" i tak mówi się np. bosman podchorąży, mat podchorąży itd.

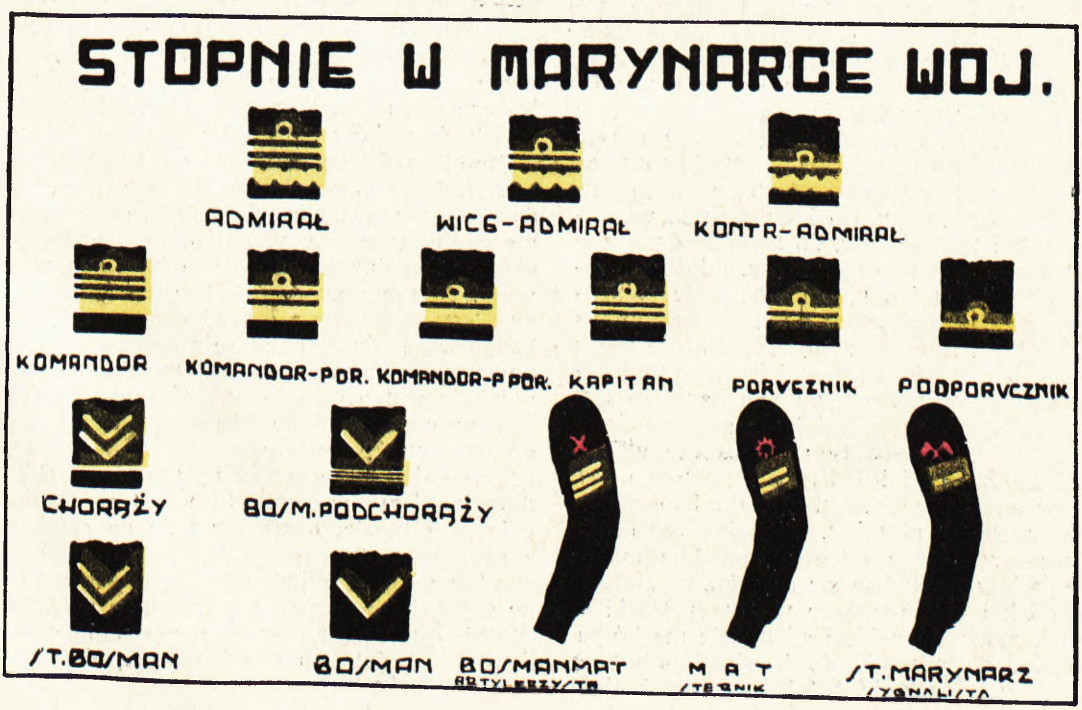
Marynarka handlowa składa się ze statków. Statki te posiadają przed swoją nazwą skróty S/S (steam Ship — po angielsku oznacza statek parowy), M/S (motor ship) oznacza statek motorowy. Dlatego spotykamy takie nazwy jak M/S „Piłsudski", albo S/S „Kościuszko". Na ogół statki można podzielić zgrubsza na trzy





grupy: na statki pasażerskie, towarowe i żaglowe. Te ostatnie należą właściwie też do grupy drugiej. Pomijam tu umyślnie wszelkie statki pomocnicze, jak holowniki, krypy, barki, albo statki specjalne sportowe, jak yachty.

Sylwetka przeciętnego statku towarowego jest bardzo charakterystyczna. Jest on względnie krótki i szeroki. Dziób, środek i rufę ma podniesione. Na dziobie i rufie znajdują się przeważnie pomieszczenia mieszkalne. Pośrodku jest pomost nawigacyjny i ewentualnie kabiny oficerskie. Pomiędzy dziobem i pomostem, oraz rufą i pomostem znajdują się ładownie i maszty z zastrzałami i kranami do ładowania towarów. Gdy statek jest załadowany, siedzi bardzo nisko, gdy jest pusty wychodzi z wody,



Władysławowo

Wiele już pisało się i mówiło o znaczeniu morza, jako łącznika z szerokim światem, drogi, którą idzie nasz handel zagraniczny; nieraz też słyszało się o doniosłej wartości morza, jako szkoły charakterów ludzkich, źródła zdrowia i wypoczynku dla ludzi, steranych całoroczną pracą, ale za mało docenia się dotąd znaczenie morza, jako źródła wielkiego bogactwa rybnego. Tymczasem o dużej roli morza pod tym względem świadczy chociażby pozycja, jaką stanowi ryba i jej produkty w naszym bilansie handlowym — w ciągu ostatnich 10 lat sprowadziliśmy z zagranicy tego artykułu za 400 milionów złotych. A przecież nie jest to artykuł zbytku. Ryba już dzisiaj w postaci przede wszystkim śledzia stanowi poważny czynnik w odżywianiu najszerszych warst ludności, a ze względu na swoją wielką wartość odżywczą powinna być w znacznie większej mierze wykorzystywana w codziennym naszym życiu. Niezależnie od tego ryba jest cennym surowcem dla różnych gałęzi produkcji przemysłowej. W wielu też krajach, jak Anglia, Norwegia, Holandia, rybołówstwo morskie nie tylko zaspakaja potrzeby wewnętrznego życia, nie tylko stało się podstawą całego przemysłu rybnego i różnych gałęzi przemysłu pomocniczego, ale stanowi poważną pozycję w handlu zagranicznym, odgrywając dużą rolę w życiu gospodarczym tych krajów.

Rybołówstwo morskie w Polsce w chwili odzyskania przez nas niepodległości, podobnie jak inne działy pracy na morzu, było bardzo ubogie i tu również, jak gdzie indziej, musieliśmy zaczynać niemal od początku. Zamieszkali na wybrzeżu Kaszubi łowili ryby tylko na wodach przybrzeżnych, uważając przeważnie rybołówstwo, jako zajęcie dodatkowe, które ułatwiało im wyżywienie siebie i rodziny, przymierającej głodem na nędznym piaszczystym zagonie. Marny też był sprzęt rybacki, nieliczne i wątłe łodzie. W roku 1920 polska flota rybacka składała się z niewielu jednostek, a jeszcze w r. 1928 polskie połowy morskie nie pokry-

---

i jest wysoki, widać czerwono malowany kadłub (dolny) i często nawet część śruby. Burty statków handlowych są malowane przeważnie na kolor czarny, pomosty na biały lub żółty. Są również pasażerskie statki białe, szczególnie w okolicach podzwrotnikowych. Statek pasażerski od towarowego odróżnić bardzo łatwo. Pasażerskie mają dużo nadbudówek i górnych pokładów, z kabinami pasażerskimi, salonami, promenadami, barami, salami gimnastycznymi itd. Dzięki temu wydają się często znacznie większymi niż są w istocie. Są one poza tym bardzo czysto utrzymane i siłą rzeczy muszą wyglądać bardziej elegancko niż statki towarowe. Kominy statków handlowych posiadają najróżnorodniejsze barwy. Na kominach są wymalowane znaki towarzystw, do których dane jednostki należą. Mogą to być litery, młotki, korony lub paski, jest ich niezliczona ilość. Wszystko to na najrozmaitszych tłach. Towarzystwa okrętowe mają również swoje flagi, które mogą podnosić na maszcie. Statkami handlowymi dowodzą kapitanowie. Pomocnikiem kapitana jest pierwszy oficer. Potem kolejno następuje drugi oficer, trzeci itd. Poza tym są jeszcze pierwszy mechanik, drugi itd. Prócz tego mogą być na statku poza właściwymi oficerami morskimi jeszcze lekarze, płatnicy, prowiantowi i inni. Oznaki na rękawach oficerów polskiej marynarki handlowej składają się również ze złotych pasków, jak i w marynarce wojennej. Paski te są jednak zawsze wąskie i górny nie ma kółka. Zależnie od posiadanych dyplomów i odbytego pływania, uzyskuje się tytuł kapitana żeglugi małej lub wielkiej, porucznika żeglugi małej lub wielkiej itd. Jednak np. pierwszemu oficerowi, który posiada już dyplom kapitana żeglugi wielkiej, z racji zajmowanego stanowiska tytuł kapitana nie przysługuje. Kapitanem na tym statku będzie tylko oficer kierujący statkiem i za statek ten odpowiedzialny. Na czapkach, w emblemacie oficera marynarki handlowej pomiędzy złotymi listkami znajduje się znak towarzystwa, w odróżnieniu od oficerów marynarki wojennej, którzy mają białego orła z kotwicą. Na czapkach tych niema również gwiazdek i złotych pasków na daszku.

Statki handlowe podnoszą na drzewcu banderę narodową swego kraju. Na morzu, ze względów oszczędnościowych, bandera ta przeważnie jest opuszczona. W polskiej marynarce handlowej obowiązuje bandera o barwach narodowych. Jest ona oczywiście bez wycięcia na końcu. Przy spotkaniu z okrętem wojennym, statek handlowy podnosi banderę i salutuje pierwszy, opuszczając ją do połowy. Okręt wojenny odpowiada w ten sam sposób. Ceremoniał ten nie jest w czasie pokoju obowiązujący. Nakazuje go grzeczność i tradycja. Narodowość statku przy spotkaniu na morzu można rozpoznać według bandery, nazwy, która jest wypisana na dziobie z każdej burty i z tyłu na rufie, wraz z portem macierzystym (port d'attache). Dla starego wygi morskiego wystarczy również jego sylwetka, lub znak towarzystwa na kominie. Statki handlowe nie są eksterytorialne i w wodach terytorialnych podlegają jurysdykcji państwa, do którego wody te należą.

B. B.

wały nawet 2% naszego własnego zapotrzebowania.

Rząd polski, doceniając znaczenie morza w życiu gospodarczym Polski, nie zaniedbywał również sprawy rybołówstwa morskiego. Rozbudowane zostały porty w Helu, w Jastarni, w Pucku, powstał w ramach wielkiego portu gdyńskiego basen rybacki, wzniesione zostały w Gdyni nowoczesne chłodnie i magazyny rybne, zapoczątkowano przemysł rybny w Gdyni i na wybrzeżu. Ponadto przychodząc rybakom z bezpośrednią pomocą, rząd udzielał im dogodnego kredytu na zakup kutrów i nowoczesnego sprzętu.

Poczynania te dały już poważne rezultaty; ilość kutrów rybackich osiągnęła ostatnio cyfrę 160, a większość ich to kutry dobrze wyposażone w potrzebny sprzęt, dzięki czemu rybacy nasi mogą, nie poprzestając na połowach przybrzeżnych, wyruszać dalej na morze Bałtyckie i Północne, gdzie bogactwo rybne jest znacznie większe. Powstały też specjalne firmy połowów dalekomorskich, które, mając swoją bazę w holenderskim porcie Scheveningen, prowadzą połowy śledzi. W oparciu o ten własny surowiec coraz lepiej rozwija się przemysł rybny, który już dzisiaj w sezonie zatrudnia 10.000 ludzi, powstają nowe wędzarnie, fabryki konserw rybnych, fabryki mączki rybnej, a obok nich rozwija się również przemysł pomocniczy, jak fabryki beczek, skrzyń, puszek, wyrób sieci i t d. O postępach w tej dziedzinie świadczy fakt, że obecnie pokrywamy już 1/3 naszego zapotrzebowania na produkt rybny, oszczędzając w ten sposób rok rocznie wiele milionów złotych.

W rozwoju naszej gospodarki rybnej na morzu, dużym utrudnieniem był jednak brak portu na otwartym Bałtyku, portu, gdzie mogłyby szukać schronienia w czasie burzy łodzie rybackie, dokąd można by szybko dowozić łatwo psujący się towar, skąd ryba z polskich połowów morskich szłaby do wędzarń i fabryk przetworów rybnych, względnie pociągami przewożona byłaby w głąb kraju dla spożycia w stanie świeżym. Rybacy polscy, pragnąc wyjechać na połowy na pełnym morzu, musieli tracić dużo czasu na objeżdżanie półwyspu helskiego, a przy gorszej pogodzie musieli zupełnie z połowów tych rezygnować. Stąd też powstała myśl zbudowania portu rybackiego w Wielkiej Wsi, leżącej u nasady półwyspu helskiego, która też ze względu na swoje położenie miała najlepsze warunki dla stania się ośrodkiem polskiego rybołówstwa morskiego. W dniu 18 marca 1936 wbito pierwszy pal w morze pod budowę portu i odtąd prace prowadzone były szybko i uporczywie, choć warunki nie zawsze im sprzyjały. Bałtyk, zwłaszcza w okresie jesieni i zimy, jest niezwykle burzliwy. Rozszalałe fale niweczyły niejednokrotnie pracę wielu tygodni, rozbijając zwały kamieni na dnie morza, mających służyć za umocnienie mól, wywracając maszyny, niszcząc wznoszone mola i pomosty. Mimo to prace nieustępliwie posuwały się naprzód i z wiosną r. b. budowa portu została ukończona.

Port zajmuje obszar 14.5 ha, a więc po Gdyni jest największym portem polskim. Obszar portu jest zamknięty dwoma molami, z których zachodnie ma 763 m długości, a wschodnie 320 m. Wewnątrz portu zbudowano dwa pomosty drewniane o łącznej długości 220 m, które będą służyć, jako przystanie dla statków i dla ich wyładowywania. Głębokość basenu wynosi od 4 do 5 metrów. Już w czasie burz zimowych i wiosennych chroniły się do portu liczne statki rybackie i to nie tylko polskie, ale niemieckie, a nawet szwedzkie i duńskie. Duża przestrzeń portu pozwala na pomieszczenie wielu statków rybackich, a z chwilą ogólnego pogłębienia basenu będą tu mogły zawijać i większe jednostki morskie.

Obok portu na terenie 17 ha mają powstać magazyny, chłodnie, warsztaty reparacyjne; dalej staną zakłady przemysłowe, jak wędzarnie, fabryki konserw, a z czasem i inne zakłady przemysłu pomocniczego. Z chwilą zaś, gdy przekopany zostanie projektowany już obecnie kanał, który ma połączyć pełny Bałtyk z Zatoką Pucką, znaczenie nowego portu wzrośnie ogromnie, gdyż przepływać będą tędy nie tylko łodzie i kutry rybackie, ale i inne mniejsze statki, skracając sobie drogę do Gdyni.

Tak więc powstaje na wybrzeżu nowa placówka pracy polskiej na morzu. Jest to dalszy poważny krok naprzód w umacnianiu naszych sił gospodarczych na Bałtyku. I nic dziwnego, że radosny był dzień 4 maja r. b., dzień poświęcenia portu. Radośnie, pełni nadziei patrzyli na wrzynające się w morze ramiona portu licznie zebrani rybacy. Z dumą spoglądali na port przybyli ze stolicy, z Gdyni przedstawiciele władz państwowych i samorządowych, organizacji przemysłowych i handlowych. „Na chwałę i ku pożytkowi Rzeczypospolitej — mówił, przecinając wstęgę p. minister przemysłu i handlu Roman, — rozpoczyna dzisiaj na tym wybrzeżu polskim swój byt i pracę nowy port polski, który — ku upamiętnieniu dawnego władarstwa morskiego naszej Ojczyzny, ku upamiętnieniu dzieła króla Władysława IV — nazywać się będzie Władysławowo. Nazwa ta — obok hołdu, należnego pamięci troskliwego dla spraw morskich monarchy — wyrażać ma i dokumentować okoliczność, o której z dumą i siłą musimy pamiętać, że wszelkie obecne i przyszłe prace nasze na tym wybrzeżu, wszelkie tutaj dokonywane wysiłki i osiągane sukcesy mają swoją własną — państwową i narodową — polską przeszłość".

Rolnik a morze



Stanął sobie rolnik nad morzem, patrzy na prawo i na lewo, patrzy daleko przed siebie i widzi wodę, wodę i wodę bez końca. Patrzył i patrzył, a potem nabrał kapeluszem trochę tej wody, skosztował, splunął i machnął lekceważąco ręką.

Nawet do picia niedobra — pomyślał. Żeby to były pola, łąki, hej, mocny Boże, byłoby o co dbać, ale o wodę!...

Pójdę, co tu będę stał!

Idzie brzegiem morza i za chwilę patrzy, a z dala na tym morzu coś sunie, staje się coraz większe, potężniejsze, sapie, dysze!...

Przystanął rolnik, patrzy na statek rybacki, co przypłynął do brzegu i podszedł bliżej.

Popatrzę — myśli sobie — co to jest.

I patrzył ze zdziwieniem, jak ze statku wyładowywano ryby, ryby i ryby. Podszedł jeszcze bliżej; patrzy i poznaje: to przecież śledzie, które jemy w zimie zwłaszcza w czasie postu, a tamte to zupełnie takie, jak te, co widział suszone w sklepach, to szprotki. Patrzy na inne ryby: są wielkie, małe, różne.

I nie mógł się nadziwić, że tyle tych ryb było!

— Ile wy rybacy w ciągu roku złowicie tych ryb w morzu — pyta ciekawy.

— Ile? różnie; czasem mniej, czasem więcej, tak jak i z pola, raz zbierze się więcej, drugi raz mniej. Złowi się nieraz tak, jak np. w 1937 roku ponad 14 mil. kg, z tego śledzi ponad 7.5 miliona, szprotów około 3 mil, reszta, to węgorze, łososie, wątłusze i inne.

— Nie może być! To wielkie sumy pieniędzy są za te ryby, co?

— Tak, w ubiegłym roku wartość złowionych ryb wyniosła 5.127 tys. zł.

Zaczął rozglądać się, patrzeć się, pytać, oglądać, chodzić tu i tam i dowiedział się, że ponad 2.000 rybaków łowi ryby, że wędzą je, względnie solą i pakują do beczek i wysyłają w głąb kraju!

— A gdyby my tego morza nie mieli, to byłyby śledzie, szproty i te różne inne ryby, co są po sklepach, pewnie grubo droższe, nie?

— Najmniej dwa razy tyle!...

Zastanowił się rolnik: ileż to sztuk śledzi, szprotów i innych ryb zje on w zimie — w czasie postu! A ile setek tysięcy cała wieś! A mięso ryb jest pożywne!

— A to co?! — zapytał zdziwiony. — Tam widzę, z powrotem załadowują jakieś ryby do statków.

— To węgorze i łososie; idą do Niemiec, do Szwecji albo do Holandii, a stamtąd płyną do nas pieniądze.

— To wy się tu bogacicie?!

— Bogacić się nikt nie bogaci, ale ma za co kupić od was żyta czy pszenicy na mąkę, lub mąki, a wy macie komu sprzedać. Kupujemy płótna, to znów i rolnik coś zarobi i robotnik.

— A co to tam za olbrzymie fabryki?

— To młyny! W nich miele się na mąkę lub kaszę zboże zakupione po wsiach w całym kraju; otręby zostają u nas, a mąka i kasza idzie w świat. Idzie w świat również nasze zboże. Ot, tamten olbrzymi statek załadowany słodem jęczmiennym i chmielem popłynie morzem do Ameryki Północnej, a potem do Japonii. Ten drugi statek z żytem „idzie“ do Danii i Holandii. Zboże to samochodami ciężarowymi, kolejami albo rzekami zwozi się tu, nad morze, do naszego portu Gdyni; przechowuje się je w olbrzymich spichrzach, czyli elewatorach, a potem załadowuje się i wysyła w świat! Idzie w świat i pszenica i owies. Może by i lepiej było, żeby to zboże nie szło w świat... albo ja wiem...

— Jak to lepiej?! A skądby rolnik brał pieniądze na swe potrzeby? Interesem rolnika jest, by zboże jak najkorzystniej sprzedać. Wtedy opłaca mu się praca na roli, wtedy ma pieniądze, a potrzebuje przecież tych pieniędzy na buty, na odzienie, na żelazo i wiele innych wydatków!

Gdyby zaś zboże zostawało w kraju, potaniałoby tak, że rolnikowi nie popłacałaby praca na roli!

A gdyby tego morza nie było, gdybyśmy go nie posiadali, czy mogłoby nasze zboże iść w daleki świat?

— Czasami mogłoby iść, czasami nie. Myślę, że ani Niemiec, ani Czech, ani Moskal, a może i żaden inny nasz sąsiad nie przepuściłby naszego zboża w świat przez swój kraj, ale wolałby raczej za bezcen kupić go od nas, a sam by potem wysyłał to zboże w dalekie kraje, by zarobić. Oni by się bogacili, a my klepalibyśmy biedę. Gdyby zaś zezwolił któryś z naszych sąsiadów, na przewóz zboża koleją przez swój kraj, to obdarły nas ze skóry. I tak źle i tak źle. Kto by zresztą z tych dalekich krajów chciał wtedy kupować nasze zboże?! Byłoby przecież drogie, a każdy pragnie kupić tanio! Radzi nie radzi musielibyśmy — zdaje mi się — sprzedawać bardzo tanio zboże sąsiadom.

Ale na świecie różnie bywa. Czasem rolnik sprzedaje zboże, a czasem musi je sam kupować.

Gdyby w naszym kraju był nieurodzaj, musielibyśmy od naszych sąsiadów kupować zboże i płacić drogo, oj drogo. Gdyby bowiem ktoś od nas chciał wtedy sprowadzić tańsze zboże z dalekich zamorskich krajów, to przewóz koleją kosztowałby tyle, że zboże to nie byłoby tańsze niż u sąsiada. No — a gdyby w takich czasach albo w czasie wojny sąsiedzi czy sąsiad jakiś nie chciał nam mąki lub zboża ani sprzedać ani przez swój kraj do nas przepuścić, to co wtedy? Giń, bracie, z głodu, albo zdaj się na łaskę i niełaskę sąsiada! Smutny byłby nasz los!

— Prawda święta jest! Morze daje nam rolnikom niezależność i pozwala sprzedać korzystnie zboże, gdy go wiele, kupić zaś tanio, gdy go u nas brak w czasach nieurodzaju.

— A tak! Morze, to taka sobie droga na rozmaite jarmarki na całym świecie. A najtaniej to każdy i kupi wszystko dla siebie na jarmarku, a najdrożej, najkorzystniej także sprzeda swe produkty na jarmarku. A droga to tania, bo nie psuje się, nie potrzeba jej naprawiać. Nic nie kosztuje. A co zaś kosztuje gościniec, co kosztuje droga kolejowa!

Z tych jarmarków na całym świecie wiozą też morzem nasze statki towary potrzebne rolnikowi. A starają się kupić tam tanio, by w kraju móc wszystko sprzedać taniej i szybko. A czy starałby się o to nasz sąsiad, gdybyśmy nie mieli morza?

— Znów widzę jakiś statek rusza w świat; co on wiezie? Ten statek naładowany jest szynkami, bekonami, masłem i jajami. Płynie do Anglii. Anglicy bardzo sobie chwalą nasze bekony i szynki.

Gdybyśmy nie mieli morza, byłoby z tymi produktami rolniczymi to samo, co ze zbożem. Czy byłyby u nas wtedy po wsiach tak liczne spółdzielnie mleczarskie?

Czy mógłby wtedy rolnik każdego dnia sprzedać na miejscu bez kłopotu kilkanaście litrów mleka dziennie po korzystnej cenie? Nie! Czy opłacałby sie rolnikowi chów bydła? Nie!



JADWIGA KORCZAKOWSKA

BARWY MORZA

W matowej ciszy ukołysanych smutków,
w perłowej muszli wilgotnych przestworzy
poniósł się echem płacz rybitwy.
Powolutku
wpływa na fale blada zorza.
A potem nagle pryska z mgieł zasłona
i słońce, sypiąc w wodę iskry blasków,
wdziera się w niebo jak sztandar, wzniesiony
dłonią zwycięską, dłonią pełną łaski!

Ochrę i kobald — skondensowane farby
kładzie południe na palecie szklanej;
szafir splamiły białe kleksy żagli
i fal garby
rozbryzgujące śnieżną pianę.
Wtem z dna się zrywa skryta
niecierpliwość...
Wiatr przywiał z dala, przygód hymny
śpiewa...
Piętrzą się w górę szmaragdowe grzywy...
Morze tajemny, wieczny gniew wylewa!
Wypluło wreszcie goryczy jad na brzegi,
łagodnie liże bursztynowy piasek...
I znów godziny czas haftuje
równym ściegiem, —
a słońce schodzi złotą trasą,
dotyka krwawej linii horyzontu...
wzbiera czerwienią... już w purpurze tonie...
Jak za dotknięciem ukrytego lontu
wybucha pożar! Niebo — morze — płonie!

Ten pożar — wieczór fioletem
przezwyciężył.
Lśniącą emalię rozlał na zatoce,
w powietrzu rozsnuł cieni siatkę,
blady księżyc
zawiesił w górze na cześć nocy.
Na dnie usnęła legend tajemnica...
Ucichła na dnie chłodna nieskończoność...
Migoce łuską srebrną czar zachwyceń...
A drżące gwiazdy w ciemnej głębi toną.

A dlaczego nie? Bo nie byłoby komu sprzedać korzystnie mleka, masła; bo te produkty byłyby bardzo tanie.

Morze zatem potrzebne jest bardzo rolnikowi, bo chroni go od biedy. Potrzeba zatem o to morze dbać i strzec go, żeby nam nikt nie wydarł tej bramy na daleki świat, na dalekie... jarmarki!

A kto strzeże morza naszego, kto strzeże tych skarbów, co płyną po morzu: tych statków naładowanych produktami rolniczymi, mąką, kaszą, zbożem, szynkami, bekonami, masłem, jajami?

Strzeże ich nasza flota wojenna Coraz więcej rozwija się handel morski z krajami zamorskimi, coraz lepiej rozwija się przemysł i chłop nie jest zmuszony rozdrabniać gospodarstwa, bo zostawia na roli jednego syna, a inne dzieci mają zajęcie, pracę w licznych fabrykach, w różnych warsztatach, idą do handlu, zakładają sobie w miastach sklepy itd.

Musi więc rolnik dbać o flotę wojenną, która strzeże naszych dróg morskich. A jak dbać? Dać przynajmniej co miesiąc, ile kto może .na Fundusz Obrony Morskiej, czyli F O M! A czy rolnik daje? Daje, ale nie każdy. A o to chodzi, by każdy dawał i to nie przypadkowo, ale stale, celowo, bo dzisiaj czasy takie, że rozciągać na długie lata rozwoju floty wojennej nie można. Nasza flota wojenna jest mała, okręty zaś wojenne kosztują wielkie sumy. Jeden np. okręt podwodny, kosztuje około 12 milionów zł! My mamy takich wojennych okrętów podwodnych 5, w czym 2 są dopiero w budowie, a rolnicy niemieccy i cały naród niemiecki wybudował sobie 51. Niemcy mają innych okrętów wojennych t. zw. kontrtorpedowców 22 a 30 torpedowców, razem 52, a my mamy 4 kontrtorpedowce i 5 torpedowców. Niemcy mają 6 krążowników, a my ani jednego.

Nie mamy ani jednego lotniskowca, ani jednego pancernika! Potrzeba nam zatem wiele, bardzo wiele pieniędzy, ale i nas jest wiele. Niechby każdy rolnik w naszym kraju dał rocznie 5 zł na obronę morza, a uzbieranoby wielomilionową sumę na rozbudowę floty wojennej.

— Dam na obronę morza i będę wołał na całą Polskę: Hej, rolnicy! Dawajcie, ile kto może, na obronę naszej drogi na światowe jarmarki!

Poszedł potem znów na wybrzeże i patrzył już z miłością na morze.

A po nim sunęły prawie co chwila ogromne potwory naładowane skarbami jedne w świat, a inne z dalekich krajów do nas.

Michał Kisiński.

MWOM

Tropiąc jak psy myśliwskie, szliśmy za krwawymi śladami postrzelonego bawołu. Zdołał nam ujść. Mimo skwaru i palących promieni słońca, dochodzącego do zenitu, opanowani gorączką myśliwską, zdobyczy, goniliśmy za bawołem, bo Mwom, mój stary, siwy myśliwy, zapewniał mnie, że zwierzę osłabione upływem krwi padnie gdzieś niedaleko i wtedy już łatwo będziemy je mogli schwycić i dobić.

Przeszliśmy wbród małą rzeczkę i wypełnione mętną wodą bagno, za którym wznosiła się mała łysa górka. W paru miejscach zauważyłem termitiery, t. j. wysokie kopce zamieszkałe przez pracowite termity, ulepione z grudek spieczonej ziemi, sięgające swymi korytarzami bardzo głęboko pod powierzchnię. Wzgórze, na którym staliśmy, wystawione bezpośrednio na operację słoneczną, miało tak rozgrzany piasek, że palił nam wprost nogi poprzez podeszwy butów. Tu, na zeschniętych badylach i piachu, wyraźnie zaznaczał się ślad umykającego bawołu w postaci buro-czerwonej, zakrzepłej, rozpryśniętej krwi. Upał był nie do zniesienia i gdyby nie zapał moich Murzynów, dla których mięso było wielkim przysmakiem, zrezygnowałbym z dalszego pościgu. Z drugiej jednak strony z obawy o autorytet nie chciałem by uważali mnie za mniej wytrzymałego od nich.

Nagle Mwom trącając mnie w rękę i wskazując na termitiery rzekł:

— Patrz antan - biały, brat mój tu.

Zdziwiłem się, bo nie widziałem w pobliżu termitiery człowieka, więc zaciekawiony spojrzałem na niego i zapytałem gdzie.

Mwom jeszcze raz wskazał bardzo wyraźnie na termitierę i potwierdził, że właśnie tam się jego brat znajduje.

Prawie drwiąco wzruszyłem ramionami i patrzyłem w ślad za moimi Murzynami, co się zatrzymali opodal nas.

— Ty nie rozumieć masa — ciągnął niewzruszenie Mwom. — Mwom moje imię — tłumaczył mi, znaczy „wąż boa" — patrz w tym kopiec być wąż.

Przyjrzałem się uważniej termitierze i jej otworom. Zaczęło mnie to interesować, gdyż nie widziałem jeszcze inaczej boa, jak tylko na obrazku, a nade wszystko obudziła się we mnie żyłka kolekcjonera, pragnącego powiększyć swe zdobycze, którymi i tak miałem już poobwieszane całe ściany aż po sufit.

Rzeczywiście do jednego z otworów termitiery prowadził wyraźny ślad, jakby ktoś po piasku ciągnął coś długiego i okrągłego.

Powiedziałem myśliwemu, że strasznie bym chciał mieć takiego boa, ale cóż, kiedy musimy iść dalej za bawołem. Przy tym spojrzałem na Murzyna, jak na to zareaguje. A Mwom, oblizując mięsiste wargi odpowiedział, że mięso i potrawy z boa są lepsze i on więcej je lubi. Nic innego tylko to zadecydowało, że w mojej kolekcji mam pięknie wyprawioną skórę boa długości 6 i pół metra.

Zaraz też bez namysłu włożył rękę do termitiery, długo w niej grzebał, wreszcie po chwili wyciągnął jajko, wielkości gęsiego, może większe, pokryte białą twardawą błoną.

— Ayen antan — spójrz biały — powiedział do mnie Mwom, oddrapał lekko błonę, powąchał i skonstatował z uduchowionym wprost zachwytem, malującym się w oczach wywróconych tak, że widać było tylko same białka.

— Ene mwoye — być dobre — przy tym mlasnął językiem smakowicie.

Ten zachwyt dla jajka, w którym rysował się niewyraźnie kontur małego węża, wywołał we mnie mdłości i chcąc za wszelką cenę przerwać to, zapytałem:

— Gdzie wąż Mwom?

— W gnieździe masa.

Rozkazałem, by któryś z ludzi pobiegł do bagna, zaostrzył duży drąg, który by pomógł rozkopać od góry spieczoną słońcem ziemię.

Przy pomocy dwóch jeszcze ludzi otwór powiększał się szybko. Z minuty na minutę stawał się większy i wyraźniejszy, po chwili był gotów i murzyni skupili się wokoło uzbrojeni w asagaje — długie dzidy. — Mwom dał im znak, że on będzie kierował egzekucją „brata boa".

Naprężył muskuły: czarna skóra lśniła w



słońcu od potu, oczy wyrażały skupienie tak rzadko spotykane u Murzynów. Milczałem, z zaciekawieniem wpatrując się w najmniejsze jego poruszenie. Nagle błyskawiczny ledwo dostrzegalny ruch ręki, szum przeszytego powietrza i asagaj wbił się w głąb otworu. Jednocześnie wewnątrz coś się zakotłowało. Z pod grudek ziemi w konwulsjach i drgawkach, wyłoniło się wijące cielsko węża, przebite asagajem przy samej nasadzie łba. Asagaj trzymany mocną ręką Mwoma drgał i podrywał się. Murzyn wyglądał przekomicznie, gdy tańczył i podskakiwał robiąc ogromne skoki, poddając się ruchom dzidy tarmoszonej przez zranionego węża. Przy pomocy innych Murzynów zaczęto wydobywać węża. Najpierw ukazała się wielka obrzydliwa czaszka z rozdziawioną paszczą o dwóch wystających cienkich, płaskich i szerokich kłach, podobnych do ostrza żyletki. W miarę wyciągania węża, murzyni zadawali mu coraz to nowe ciosy asagajami, gdyż Mwom stanowczo zabronił używania broni z obawy, aby nie uszkodzić skóry.

Pomimo ciągłych i celnych uderzeń, siła żywotna węża była wprost imponująca, uniósł się około metra nad ziemią, a wbitym asagajem wodził trzymających go negrów na lewo i prawo. Potem odciągnęli go opodal termitiery, bili aż znieruchomiał i tak zostawili.

Dla nich teraz dopiero zaczął się najprzyjemniejszy moment. Mwom grzebał w gnieździe, a gdy zapytałem co robi, odpowiedział:

— Jajko dobra, jajko masa.

Znalazł ich aż 47 sztuk, po czym ułożył na jedną kupkę, gdy tymczasem inni naprędce upletli dwa kosze z palmy rafiowej. Z lubością układali jaja.

Usłyszałem za sobą jakiś podejrzany szmer, odwróciłem się. W tej samej sekundzie wydałem okrzyk przerażenia.

Tuż tuż za mną, sięgając prawie mojej nogi zobaczyłem jarzące się ślepia i rozwartą paszczę z kapiącą krwawą pianą.

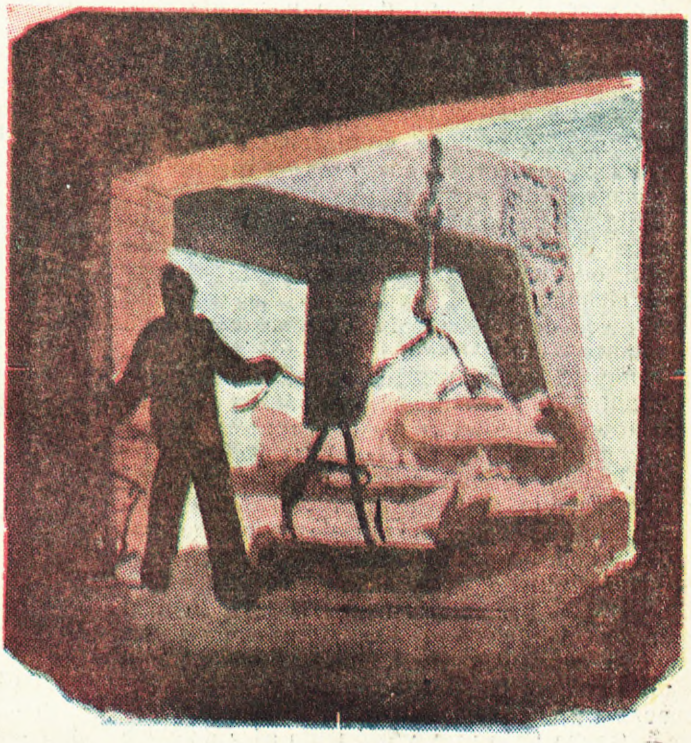
Boa ożył. Ostatkiem sił wlokąc w swej szyi długą dzidę szedł na ratunek zagrożonemu potomstwu.

Rozczulający obraz macierzyństwa, resztkami sił pokonywujący największy ból i wyczerpanie.

Po przybyciu do domu mój cook Jamba-Jamba namawiał mnie usilnie na cudowną potrawę z ogona upolowanego boa, która, jak twierdził, jest o wiele smaczniejsza i delikatniejsza niż te, które jadają ludzie tam, za dużym błotem, jak Murzyni nazywają morza i oceany.

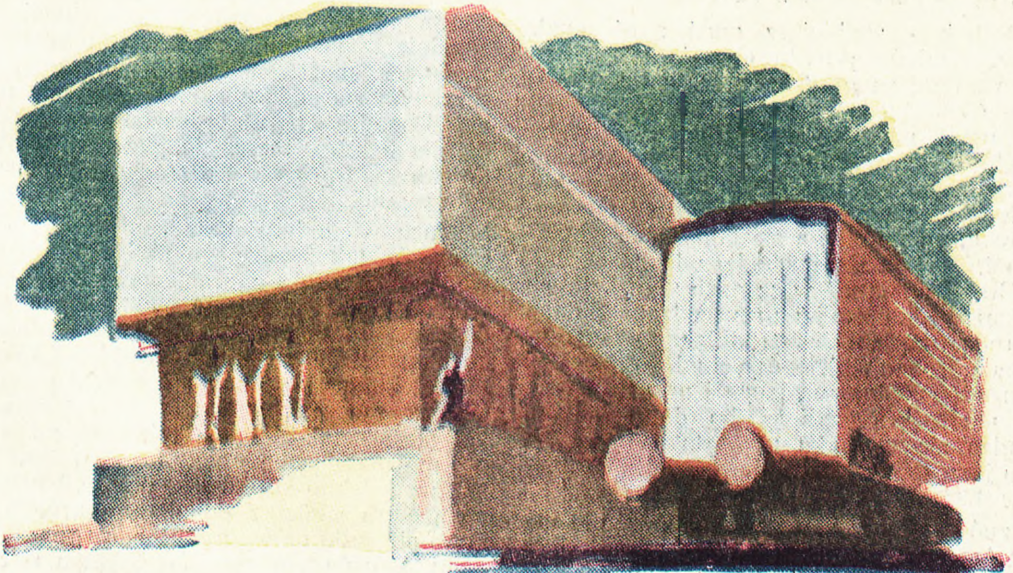
Wł. Szawernowski

Polskie wędliny -- w zamorskie krainy



Wiele wyrobów polskich wędruje przez Gdynię na statkach w świat na dalekie rynki zamorskie, budząc tam podziw i uznanie dla polskiej pracowitej dłoni, kunsztu i znajomości sposobów wyrobu doskonałego towaru. Jednym z tych towarów naszych powszechnie dziś już znanych i poszukiwanych za granicą są wędliny. O zdobyciu przez nie tej doskonałej opinii rozstrzygnął zbiorowy wysiłek sprzężonych we wspólnej pracy rąk rolników, rzemieślników z dodatkiem pomysłowości i inicjatywy kupieckiej handlowców-eksporterów. Widać stąd, jak wiele trzeba i wspólnego wysiłku, żeby zdobyć i utrzymać dla takiego towaru jak wędliny rynki zamorskie. Gdy przechodząc przed sklepem spoglądamy na apetycznie wyglądające na wystawie kiełbasy, kiełbaski, szynki, polędwice, mortadele — nie zawsze zdajemy sobie sprawę, ile i czyjej pracy zostało włożone w przyrządzenie tych smacznych rzeczy?!

Początek pracy zaczyna się tu u rolnika. Rolnik musi chować odpowiednią rasę trzody chlewnej, żeby wędliny z niej wyrobione były dobre na wywóz. Tych ras jest kilka. Jest np. rasa świń, mających cienkie nóżki, o dobrze wypełnionych okrągłych szynkach — i te dają doskonałe szynki eksportowe i znakomite polędwice. Innej rasy świnie dają znów grubą warstwę słoniny, a mięso mają chude, suche nie przerastałe



tłuszczem — te znów nadają się głównie do wyrobu suchych litewskich wędlin, kiełbas jałowcowych i znakomitych salami. Jak więc widać specjalizacja jest daleko posunięta. Ale rasa to jeszcze nie wszystko. Rolnik musi odpowiednio żywić nierogaciznę ziarnem: żytem i jęczmieniem, mlekiem i kartoflami oraz pielęgnować i ochraniać przed chorobami.

Gdy sztuka zostanie wytuczona, sprzedana i zabita, z kolei przychodzi czas na rzemieślnika - masarza dla wykazania jego kunsztu. Trzeba ubitą sztukę po oczyszczeniu jej rozebrać, to znaczy podzielić mięso na części, oddzielnie szynki, oddzielnie karczki, polędwiczki — każda z nich ma swoje wymagania dla zrobienia z surowca dobrej wędliny. Trzeba je moczyć w solance — to jest słonej wodzie — peklować, marynować, potem wędzić. A już całego artyzmu potrzeba i gruntownej znajomości różnych sekretów zawodowych dla przygotowania wędlin z mięsa siekanego. Tutaj trzeba dobierać odpowiednio gatunki mięsa, mieszać wołowe z wieprzowym, dodawać różnych zapraw i korzeni jak: czosnek, pieprz, ziele angielskie, paprykę, kminek, pistacje i inne. Potem trzeba nadziewać do kiszek czyli jelit i wędzić jedne dłużej, drugie krócej różnego rodzaju dymem z drzewa dębowego, olszowego, czasem jałowcowego, żeby wędlinka nabrała odpowiedniego smaku i aromatu. Mówiąc o jelitach należy zaznaczyć, że dawniej dużo nam ich nie starczało — trzeba było przywozić jelita aż z dalekich Chin i Australii. Teraz jednak już się tego nie robi, bo w Polsce zostały założone fabryki sztucznych jelit, wyrabianych w pergaminowy sposób z masy papierowej. Uniknęło się niepotrzebnego wydatku na jelita z za granicy.

Rzemieślnik - wędliniarz musi znać smak i gust mieszkańców tych krajów, do których na wywóz wędliny są przeznaczone. I tak Włosi i Francuzi zwłaszcza na południu Francji lubią wędliny ostre, pikantne w smaku, toteż trzeba do wyrobu takich wędlin dodawać dużo korzennych przypraw, poza tym lubią oni wędliny chude często w specjalny sposób obsuszane. Ogromnym powodzeniem cieszą się tam różne odmiany salami. Nazwa ich pochodzi od miasta Salmis w Grecji, gdzie już w czasach starożytnych ten rodzaj wędlin znali i przyrządzali. Salami jest to rodzaj bardzo grubej kiełbasy przygotowywanej z drobno zmielonego chudego mięsa — a potem odpowiednio wędzona i przyrządzana. Jest to najdroższa wędlina, bo dobre salami przyrządza się w ciągu przeszło 2 miesięcy, a potem jeszcze musi ono odleżeć się kilka miesięcy w beczkach w dębowych trocinach.

Inne znów zapatrywania na smak wędlin ma Anglik, Amerykanin czy Niemiec. Anglik lubi tłusty obwędzony boczek, który je z chlebem lub każe sobie na nim robić jajecznicę. Amerykanin z apetytem zajada soczystą blado różową szynkę i smaczną łososiową polędwiczkę. Niemca na takie frykasy mniej stać, ale zato ulubioną jego wędliną jest zwykła kiełbasa, zawierająca dużo tłuszczu oraz różne kiełbasy z mięsa bardzo drobno siekanego, zawierającego dużo wilgoci i na świeżo, np. kiełbasa serdelowa, herbaciana i t. d. Najwięcej wędlin wywozi się przez Gdynię do Ameryki, Anglii, do dalekiej Afryki Południowej — potem do Niemiec, Francji i Włoch. Rzemieślnik - wędliniarz polski wywozi nie tylko towar, niekiedy wywozi dłonie gotowe do pracy i wiadomości gruntowne ze swego fachu — emigrując za morze. W Ameryce największe powodzenie mają polskie butcher shops — (czytaj buczer szops) to znaczy sklepy rzeźnicze. Wielu Polaków ma po kilka a nawet kilkanaście sklepów tego rodzaju, tak, że można uważać, iż przestali oni być już rzemieślnikami, a stali się przedsiębiorcami na większą skalę. We Francji w Paryżu, metropolii świata sklepy z polskimi wędlinami i prowadzone przez polskich rzemieślników - wędliniarzy są bardzo licznie uczęszczane przez konsumentów. I tam polski wędliniarz - rzemieślnik zdobył dobrze zasłużoną opinię dla swego wyrobu. Wprawdzie praca w tym fachu jest ciężka, ale daje ona zajmującemu się nią rzemieślnikowi możliwość zdobycia ładnego majątku i często w niedługim czasie. Niemal z reguły wszyscy rzeźnicy - wędliniarze są dobrze materialnie sytuowani.

Bezpośrednia i końcowa zasługa dotarcia wędlin polskich na rynki dalekomorskie przypada na handlowca - eksportera, który zajmuje się organizowaniem partyj wysyłkowych towaru, musi myśleć o zafrachtowaniu statku zaopatrzonego w odpowiednie urządzenia chłodnicze, żeby towar się w drodze nie zepsuł, ubezpieczyć go na wszelki wypadek. Gdy towar się już znajduje w portach zagranicznych handlowiec - eksporter musi się zająć zorganizowaniem sprzedaży po odpowiednio skalkulowanej cenie. Ponadto daje on ogłoszenia do gazet o nadejściu towaru, że już znajduje się w składach do nabycia i prowadzi rozrachunki z hurtowymi nabywcami.

Praca wielu ludzi składa się na wyrobienie i wywóz tak smacznego produktu jak polskie wędliny na rynki zagraniczne. Znajdą się one tam na stole zamożnego cudzoziemca i swoim doskonałym smakiem i wyglądem zdobędą jego uznanie dla wysokiej jakości polskiego produktu. Znajdą się też na stole Polaka - emigranta, któremu przypomną, że jego daleka ojczyzna nie jest tak oddalona jakby się zdawało, bo oto ma przed sobą towar przywieziony z Polski, na polskim statku pod polską banderą. To zwiąże go silniej z oddalonym krajem ojczystym niż setki mów, oracyj, odczytów, bo argument, który przemawia do żołądka jest często silniejszy od wszelkich innych.

Feliks Trojan

Z kraju i ze świata

Trzecia rocznica zgonu Marszałka Piłsudskiego. W dniu 12 maja, jako w trzecią rocznicę zgonu Marszałka Józefa Piłsudskiego w całej Polsce odbyły się uroczystości żałobne. We wszystkich miejscowościach Polski na gmachach publicznych i domach prywatnych wywieszono spuszczone do połowy masztu flagi narodowe, przewiązane krepą, wystawiono portrety i popiersia Marszałka Piłsudskiego. Rano w kościołach i świątyniach wszystkich wyznań odprawione zostały nabożeństwa żałobne. Najbardziej podniosłą chwilą była godzina 20 min. 45, kiedy w ciągu trzech minut uroczystej ciszy, cała Polska uczciła godzinę zgonu Józefa Piłsudskiego.

Dalsze zacieśnienie stosunków polsko-litewskich. Stosunki sąsiedzkie między Polską a Litwą niemal z każdym tygodniem ulegają dalszej poprawie dzięki bezpośrednim rozmowom i rokowaniom, których wynikiem są umowy, dotyczące różnych dziedzin życia. I tak w dniu 2 maja została podpisana umowa o obrotach pocztowych i telegraficznych, zezwalająca na korzystanie z komunikacji pocztowej, telegraficznej i telefonicznej z Litwą bez żadnych ograniczeń. W dniu 10 maja nastąpiła pierwsza wymiana przesyłek i listów pocztowych między ambulansem polskim i litewskim. W dniu tym wysłano około 500 listów zwykłych i kilkanaście listów poleconych na Litwę. W dniu 14 maja została podpisana umowa w sprawie żeglugi i spławu. Ta druga umowa ma szczególnie doniosłe znaczenie dla naszych ziem północno-wschodnich, które dzięki niej uzyskują połączenie drogą wodną z Bałtykiem. Niemen, który ma w ogóle 878 km długości, w granicach Polski płynie na długości 456 km, obejmując licznymi swymi dopływami prawie cały obszar północno-wschodniej Polski, a przez kanały Ogińskiego i Augustowski łączy się z siecia dróg wodnych pozostałej części kraju W spławie Niemnem do Kłajpedy głównym artykułem będzie niewątpliwie drzewo, obok którego poważną również pozycję będzie stanowił len.

Gdynia piątym portem kontynentu Europy. Jak wykazują ostatnie obliczenia, Gdynia, której obroty w r. 1937 wyniosły 9 milionów ton, stanęła na piątym miejscu wśród portów kontynentu europejskiego Za Rotterdamem, którego obroty towarowe osiągnęły w tym czasie najwyższą cyfrę, bo 42 miliony ton, na drugim miejscu stoi Antwerpia z 28 milionami ton obrotów, dalej Hamburg — 25 milionów ton i Marsylia — 9.5 miliona ton. Za Gdynią dopiero idą inne tak poważne porty, jak Szczecin, Brema i Hawr.

Ludność Polski. Według cyfr, opracowanych przez Główny Urząd Statystyczny, ludność Polski na dzień 1 stycznia r. b. wynosiła 34.534 tysięcy, a zatem od drugiego spisu ludności w dniu 9 grudnia 1931 zwiększyła się o 2.401 tysięcy osób, czyli o 7.5%. Jak wiemy, kraj nasz nie jest w stanie zatrudnić wszystkich swych obywateli, którzy też zmuszeni są emigrować do innych państw. Ostatnio właśnie zostały ogłoszone we Francji dane, z których wynika, że na przeszło 2.500 tysięcy cudzoziemców, zamieszkujących ten kraj, blisko pół miliona przypada na Polaków, którzy też po Włochach zajmują drugie miejsce.

Polsko-brytyjski traktat morski. W końcu kwietnia został podpisany w Londynie układ morski między rządem polskim a rządem Wielkiej Brytanii. Układ dotyczy ograniczenia zbrojeń i wymiany informacyj dotyczących rozbudowy sił morskich. W ten sposób Polska przyjęła na siebie postanowienia londyńskiego traktatu morskiego, do którego obok Wielkiej Brytanii, Stanów Zjednoczonych i Francji przystąpiły również Włochy, Niemcy i Sowiety, a niebawem przystąpi także Szwecja.

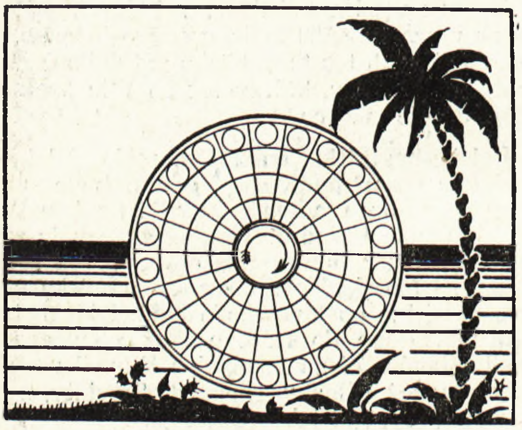
Podróż ćwiczebna O.R.P. „Iskra". W dniu 15 maja wyszedł z Gdyni okręt szkolny Marynarki Wojennej „Iskra", na którego pokładzie uczniowie Szkoły Podchorążych Marynarki Wojennej w ciągu blisko 5 miesięcy przepłyną z górą 8.750 mil morskich, odwiedzając 7 portów, a mianowicie port Gravesend pod Londynem, Oran w Algierze, Dubrownik w Jugosławii, Korfu, gdzie w ciągu 18 dni odbywać się będą specjalne ćwiczenia, dalej Casablankę w Maroku Francuskim, port Ponta Delgade na wyspie św. Michała i wreszcie Amsterdam, skąd O.R.P. „Iskra" zawinie do Gdyni około 1 października r. b.

Podróże mężów stanu poszczególnych krajów nie ustają, świadcząc o dużym ożywieniu w życiu politycznym Europy. I tak premier i minister spraw zagranicznych Francji odwiedzili w końcu kwietnia Londyn, a następnie w maju kanclerz Hitler był podejmowany we Włoszech. Zarówno podczas cichych spokojnych rozmów w Londynie, jak i wspaniałych uroczystości rzymskich, omawiane były sprawy bieżącej polityki europejskiej. Z jednej strony Francja i Anglia wykazały dążność do zacieśnienia istniejących więzów, z drugiej Italia i Niemcy stwierdziły, że mimo przyłączenia Austrii do Rzeszy, jak również mimo zawarcia przez Włochy układu z Wielką Brytanią i prowadzenia przez nie rozmów z Francją, przyjaźń włosko-niemiecka trwa nadal.

Rozrywki umysłowe

6. LOGOGRYF.

Do podanej figury należy wpisać dośrodkowo 22 **czteroliterowe** wyrazy o zamieszczonych poniżej znaczeniach. Litery rzędu pierwszego (w kółkach) — czytane jednym ciągiem po obwodzie figury w kierunku „zegarowym" — dadzą rozwiązanie główne w postaci aktualnego hasła, wysuniętego przez L. M. i K.



Znaczenie wyrazów:

1) Urok. 2) Wykrzyknik. 3) Wartość. 4) Wulkan na Sycylii. 5) Zjawa, widmo. 6) Stowarzyszenie młodzieży chrześcijańskiej w Polsce, istniejące od 1919 r. 7) Podziemny ssak owadożerny. 8) Odmiana tlenu. 9) Stowarzyszenie. 10) Uprawa roli. 11) Ambasador franc. w Polsce od 1935 r. 12) Prawy dopływ Styru. 13) Legendarny lotnik, syn Dedala. 14) Przyrząd sportowy, używany w lekkiej atletyce. 15) Autor „Rybaka islandzkiego". 16) Najwyższe góry w Europie. 17) Tętno. 18) Zwierzę domowe. 19) Drzewo z żółtymi miodonośnymi kwiatami. 20) Węglan sodu. 21) Rak o ciele tarczowatym. 22) Niepodległe królestwo arabskie.

Leonard Nosowicz (Głowno)

Za rozwiązanie logogryfu Redakcja „Polski na Morzu" przeznacza 5 wartościowych nagród książkowych. Termin nadsyłania rozwiązań (na kartkach pocztowych) **upływa 28 czerwca 1938 r.** Rozwiązania należy nadsyłać do Redakcji „Polski na Morzu" z dopiskiem **„Rozrywki umysłowe".**

ROZWIĄZANIA.

„Polska na Morzu" Nr 4 — Kwiecień 1938 r.

4. WIRÓWKA

Wyrazy wirówki: 1) Brda (Nida). 2) Rada. 3) Pora. 4) Adam. 5) Opar. 6) Mada. 7) Mapa. 8) Poza. 9) Lama. 10) Para. 11) Alka. 12) Rola. 13) Kora.

Bezbłędnie wirówkę rozwiązało 89 oosób (na 142 nadesłanych rozwiązań). W rezultacie nagrody książkowe otrzymują:

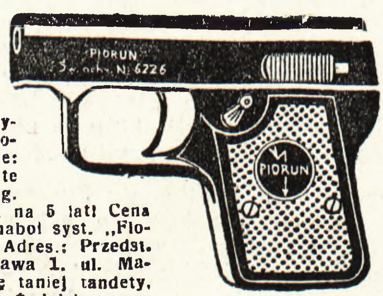
1) **Lepiarska Ludmiła** — Wieliczka, Janińska 30.
2) **Pitwoń Aleksander** — Brzeziny Śląskie, Kopalnia „Orzeł Biały".
3) **Jodłowski Janusz** — Wierzbnik, Słowackiego 7-a m. 2.
4) **Belling Fr.** — Gdańsk. Stolzenberg 655.
5) **Mikołajczyk Marian** — p. Augustów, gm. Kolnica, wieś Netta, woj. białostockie.

Nagrody niebawem wysyłamy przez pocztę i prosimy o potwierdzenie odbioru.

Browning „PIORUN"

ściśle w/g rysunku z bezpiecznikiem!

Sensacyjna nowość 1938!! Fason belgijski! Typ 6-cio m/m! Repetuje się przed każdym strzałem i automatycznie wyrzuca łuski! Huk ogłuszający! Idealna obrona przed napadem! Wykonanie luksusowe: lufa pięknie oksydowana, rękojeści kryte lśniącym bakelitem! Waga 250 gr., dług. 10 cm., szer. 7 cm. Gwarancja fabryczna na 5 lat! Cena tylko zł. 6.95. 2 sztuki zł. 13.50. Setka naboi syst. „Flobert" zł. 3.65. Płaci się przy odbiorze. Adres.: Przedst. „PERFECTWATCH", Wydz. M/1, Warszawa 1. ul. Mariańska 11—1. Uwaga: Wystrzegajcie się taniej tandety, polecanej przez pokątnych sprzedawców! Żądajcie wszędzie w sklepach tylko automatów „PIORUN" z bezpiecznikiem!



PRENUMERATA ROCZNA 2 ZŁOTE

Adres redakcji i administracji: Warszawa, Widok 10; telefony: red. 5-22-04, admin. 6-99-66.

WYDAWCA: Liga Morska i Kolonialna. REDAKTOR: Bronisław Miazgowski

Druk. Zakł. Graf. Dom Prasy S. A. Warszawa, Marszałkowska 3.